IMT Nuremberg Archives

H – 1558

International Court of Justice

Doenitz Nr. 42

Nuernberg, den 27.4.46;

B e s t a e t i g u n g .

Ich, Hans M e c k e l , Fregattenkapitaen, Assistent der Verteidigung, bestaetige hiermit, dass das anliegende Dokument, bestehend aus

..... ~~xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx~~
Seite
.....5..... photokopierten

bezeichnet:

KTB SKl Teil C 1943 Heft VIII Seite 154 u.Anlage 1o

eine wortgetreue ~~xxxxxxxxx~~ / Photokopie aus dem

Kriegstagebuch der Seekriegsleitung 1943 .....ist,

welches die Britische Admiralitaet mir als erbeutetes Originaldokument zur Einsichtnahme zur Verfuegung gestellt hat.

Meckel

.....

C e r t i f i c a t e .

I, Hans M e c k e l , Fregattenkapitaen, Assistant Defence Counsel, hereby certify that the attached document, consisting of

..... ~~xxxxxxxxxx~~
pages
.....5..... photostated

entitled:

War Diary of Naval War Staff 1943

(KTB SKl Teil C 1943 Heft VIII, Seite 154 u.Anlage 1o

is a true copy of War Diary of Naval War Staff 1943

Part C Book VIII pages 154 and appendix 1o

which the British Admiralty made available to me as a original document captured by allied military forces.

Meckel

.....

H1558 - 0002

H1558 - 0003

KTB SKl Teil C Heft VIII 1943

Seite 154 und Anlage 1o

H1558 – 0004

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
	3.4.	doch seitens des Auswärtigen Amts zu prüfen, ob die Ausserdienststellung an die USA mitgeteilt werden muss. (1.Skl. IIa 10027/43 geh.).
		- - - - -
	4.4.	
	V.	Das Auswärtige Amt hatte auf eine Äusserung des britischen Transportministers hingewiesen, nach der bei Versenkungen von Handelsschiffen durchschnittlich 87% der Besatzungsmitglieder gerettet würden. Zu dieser Äusserung nahm die Skl. dem Auswärtigen Amt gegenüber ausführlich Stellung (Wortlaut der Stellungnahme in Anlage 10). Es liegt im Interesse der deutschen Kriegführung, dass die Besatzungen versenkter Handelsschiffe nicht wieder eingesetzt werden können. Die Skl. hält es aber nicht für richtig, besondere Massnahmen zur Verhinderung der Rettung der feindlichen Handelsschiffsbesatzungen zu ergreifen. Die Uboote haben jedoch bereits Weisung, von Rettungsmassnahmen Abstand zu nehmen, da sich wiederholt ergeben hat, daß die Uboote durch ihre Rettungsaktionen selbst gefährdet wurden. Darüber hinaus wird angestrebt, die Waffenwirkung so zu verstärken, dass feindliche Schiffe möglichst restlos zerstört werden. (1.Skl. IIa 9315/43 g.Kds.).
		- - - - -
	5.4.	
	Fol.	Der schwedische Ministerpräsident Hansson hielt eine Rede, in der er im Namen der Regierung zu der immer lebhafter werdenden Polemik über den deutschen Transitverkehr durch Schweden Stellung nahm. Er trat zunächst scharf der Auffassung entgegen, dass sich die Haltung des schwedischen Volkes dem Kriege gegenüber geändert habe. Die Mißstimmung über die deutschen Urlauberreisen und den deutschen Transitverkehr gehe zwar weiter, Schweden sehe in diesem Zugeständnis

Heftrand

Heftrand

H1558 - 0005

INTERNATIONAL MILITARY TRIBUNAL
NURNBERG, GERMANY
Exhibit 45
Filed 1946

H1558 - 0006

Anl 10

A b s c h r i f t.

Schreiben an Auswärtiges Amt, z.Hd. von Herrn Botschafter
R i t t e r, Berlin

vom 4.4.1943.

Betr.: Besatzungen versenkter Handelsschiffe.

I.) Unter Bezugnahme auf die Unterredung zwischen Botschafter Ritter und Vizeadmiral Meisel wird zu der übersandten Meldung über eine Äusserung des britischen Transportministers folgendes bemerkt:
Nach den der Seekriegsleitung vorliegenden Unterlagen ist die Angabe über die Rettung von 87% der Besatzungen versenkter Handelsschiffe zu hoch. Möglicherweise hat Lord Leathers bei seiner Angabe aus propagandistischen Gründen einen besonders günstigen Zeitraum zur Grundlage genommen. Nach englischen Angaben vom Dezember 1942 betrugen die Verluste an Seeleuten insgesamt (nicht nur die englischen) rd. 63 000. Da man durchschnittlich etwa 6 Seeleute auf 1000 BRT rechnen muss, ergibt diese Zahl bei einer Umrechnung auf die versenkte Tonnage eine Verlustquote von 30-40%. Man wird allerdings annehmen müssen, dass die Verlustquote heute niedriger, bei 20-25%, liegt, einmal wegen der Verbesserung der Rettungsmittel, vor allem aber auf Grund der Tatsache, dass die Versenkungen heute in grösserem Umfange aus Geleitzügen erfolgen, bei welchen die Möglichkeit zur Rettung von Besatzungen grösser ist.

II.) Es ist zweifellos erwünsct, dass die Besatzungen versenkter Handelsschiffe nicht wieder zur Verwendung kommen, da hierdurch die Schwierigkeiten für die Feindmächte zur Gestellung des erforderlichen Ersatzes an Seeleuten gesteigert werden. Die U-Boote haben daher Weisung, von Rettungsmassnahmen Abstand zu nehmen. Diese Anordnung konnte unbedenktlich erteilt werden, nachdem sich wiederholt ergeben hatte, dass die U-Boote durch Rettungsaktionen selbst gefährdet wurden. Darüber hinaus wird angestrebt, die Waffenwirkung so zu verstärken, dass feindliche Schiffe

H1558 - 0007

schlagartig restlos zerstört werden, wodurch auch die Möglichkeiten zur Rettung der Besatzungen verringert werden. Die Seekriegsleitung hält es aber nicht für richtig, sonstige besondere Massnahmen zur Verhinderung der Rettung zu ergreifen, und zwar aus folgenden Gründen:

1.) Der Hundertsatz aus Geleitzügen versenkter Handelsschiffe betrug im Jahre 1941 40%, im ganzen Jahre 1942 knapp 30%, im letzten Vierteljahr 1942 57%, im Januar 1943 rd. 65%, im Februar rd. 70% und im März 80%. Im Ganzen ist demnach eine ansteigende Tendenz der Versenkungen aus Geleitzügen festzustellen. Die niedrigere Zahl für das ganze Jahr 1942 erklärt sich aus der besonderen, nach dem Eintritt der Vereinigten Staaten in den Krieg eingetretenen Lage:Da die U-Boote im ersten Halbjahr 1942 vor allem an der Ostküste Amerikas gegen den damals dort noch nicht geleiteten Verkehr eingesetzt wurden, ist während dieses Zeitraumes die Zahl der aus Geleitzügen versenkten Handelsschiffe sehr gering. Umso höher ist während dieser Zeit die Zahl der ums Leben gekommenen Besatzungsmitglieder, was sich auch durch die Tatsache erklärt, dass sich unter den bei diesen Operationen versenkten Schiffen eine grosse Anzahl Tanker befand. Man kann daher in dieser Zeit für die Versenkung amerikanischer Schiffe mit einem Verlust von 70% der Besatzungsmitglieder rechnen.

Da die Schiffahrt in den Operationsgebieten der U-Boote zu etwa 80% geleitet ist, und die U-Boote heute in erster Linie gegen die Geleitzüge angesetzt werden, ist damit zu rechnen, dass das Verhältnis zwischen versenkten Schiffen im Geleit und Einzelfahrern etwa das gleiche bleiben wird wie im März 1943 und sicherlich keine fallende Tendenz zeigen wird. Bei den Operationen gegen die Geleitzüge ist aber die Durchführung besonderer Massnahmen, um die Rettung der Besatzungen zu verhindern, infolge der Abwehr der feindlichen Geleitstreitkräfte nicht möglich. Die Anordnung solcher Maßnahmen könnte sich daher nur bei den Einzelfahrern auswirken; sie würde mit Rücksicht auf die geringe Zahl dieser Schiffe wirkungslos bleiben.

H1558 -0008

2.) Selbst wenn eine noch grössere Anzahl von Seeleuten ausgeschaltet werden könnte, liesse sich damit eine wesentliche Änderung der Lage nicht erzielen. Geht man davon aus, dass für je 1000 BRT 6 Seeleute gebraucht werden, so sind unter der Annahme, dass im Jahre 1943 rd. 16 Millionen BRT, d.h. eine dem feindlichen Neubauprogramm entsprechende Tonnage, versenkt werden, und dass dabei die gesamten Besatzungen verlorengehen, für deren Ersatz nur 100 000 Seeleute erforderlich. Die Gestellung der genannten Anzahl von Menschen ist für die Feindmächte auf Grund der ihnen zur Verfügung stehenden Menschenreserven ohne weiteres möglich. Für den grössten Teil der Seeleute ist eine längere Ausbildung nicht notwendig. Einer solchen bedürfen allerdings die Offiziere, vor allem der Kapitän und der leitende Ingenieur. Die U-Boote haben daher auch die Weisung bekommen, diese nach Möglichkeit an Bord zu nehmen, um sie der feindlichen Schiffahrt zu entziehen. Aber auch ein Ersatz dieser Personen muss als möglich angesehen werden. Der Kapitän muss heute zwar verstehen, im Geleitzug zu navigieren; vieles von dem aber, wofür eine längere Erfahrung und Ausbildung erforderlich war, ist heute weggefallen, da es ihm entweder vom Geleitzugführer oder von den Stellen an Land (z.B. alles was Laden und Löschen betrifft) abgenommen wird. Ähnliches gilt für den Ingenieur, da auf im Frieden wichtige Aufgaben, wie Sorge für besonders ökonomischen Brennstoffverbrauch usw., verzichtet werden kann. Nach hier vorliegenden Nachrichten befinden sich etwa 100 000 Seeleute in Ausbildung, eine Zahl, die seitens der Feindmächte sicher noch gesteigert werden könnte, wenn dies erforderlich wäre.

3.) Eine Weisung an die U-Boote, gegen Rettungsboote und im Wasser treibende Besatzungsmitglieder versenkter Schiffe vorzugehen, ist für die U-Bootbesatzungen aus psychologischen Gründen kaum tragbar, da das dem innersten Gefühl jedes Seemannes widerspricht. Sie könnte daher nur dann in Erwägung gezogen werden, wenn damit ein militärisch entscheidender Erfolg zu erzielen wäre.

H1558 – 0009

4.) Ein Vorgehen der U-Boote gegen die Besatzungen versenkter Schiffe, mit dessen baldigem Bekanntwerden sicher zu rechnen wäre, würde schärfste Gegenmassnahmen des Feindes hervorrufen, vor allem gegen die in Gefangenschaft befindlichen oder in Zukunft in feindliche Hand fallenden U-Bootsbesatzungen. Es ist nicht zu verantworten, eine nur geringe Wirkung versprechende Massnahme zu ergreifen, die schwerste Folgen für unsere U-Bootsbesatzungen haben muss.

- - - - -

H-1558

H1558 - 0010

DOENITZ NR. 42

Filed May 9, 1946

Doenitz No. 42